

**Zeitschrift:** Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger  
**Herausgeber:** Organisation des Suisses de l'étranger  
**Band:** 38 (2011)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Tunnel du St-Gothard : percement final du plus grand tunnel ferroviaire du monde  
**Autor:** Lenzin, René  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-911901>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



**Percement final du plus grand tunnel ferroviaire du monde.** Le tunnel du St-Gothard long de 57 kilomètres constitue le cœur de la nouvelle ligne à faible déclivité qui traverse les Alpes. Le tube est a été percé en octobre et le tube ouest le sera en avril. Les trains franchiront le Gothard au plus tard en 2017. René Lenzin

Record du monde au Gothard. La Suisse a fêté mi-octobre le percement final du tube est du nouveau tunnel ferroviaire de base. Le superlatif est de mise: fort de ses 57 kilomètres, c'est le plus long tunnel du monde. La jonction a eu lieu à la date prévue, à 30 kilomètres du portail sud de Bodio (TI) et à 27 kilomètres du portail nord d'Erstfeld (UR) et avec un écart minime de 8 centimètres à l'horizontale et de 1 centimètre à la verticale. Le tunnel de base du St-Gothard est composé de deux tubes parallèles à une voie reliés tous les 325 mètres par une galerie transversale d'environ 40 mètres.

Au total, avec tous les puits et toutes les galeries d'accès, le tunnel mesure 151,8 km.

En avril 2011, les mineurs du nord et du sud du tube ouest devraient eux aussi pouvoir se serrer la main. L'installation des rails et de la technique ferroviaire a déjà commencé dans les parties du tunnel entièrement percées. Les premiers trains de marchandises et de voyageurs circuleront au plus tard d'ici 2017 à travers ce tunnel qui a été conçu pour supporter une vitesse maximale de 250 km/h. Mais la continuité de cette ligne de plaine ne sera assurée qu'avec l'ouverture du tunnel

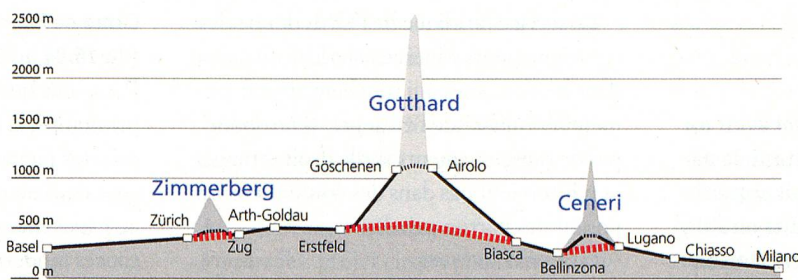
Démonstration d'allégresse lors de la percée du Gothard en octobre dernier.





de base du Mont Ceneri de 15,4 kilomètres. Également composé de deux tubes, ce tronçon entre Bellinzona et Lugano devrait être inauguré en 2019.

Avec le Lötschberg terminé en 2007, le Gothard et le Ceneri constituent la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), adoptée de principe par le peuple suisse en 1992. Six ans plus tard, les Suisses avaient aussi approuvé un projet de financement prévoyant un total de 30 milliards de francs pour des travaux ferroviaires d'envergure. Presque la moitié de ce montant a été allouée à la NLFA. Les coûts finaux présumés pour le tronçon du Gothard s'élèvent à 12,25 milliards de francs, dont 2,42 pour le Ceneri.



Rotterdam et Gênes. On peut toutefois d'ores et déjà s'attendre à ce que cette ligne ne soit pas encore entièrement terminée lors de l'ouverture de la NLFA. Pour des raisons financières, la Suisse a dû effectuer des coupes dans les lignes d'accès au tunnel de base. Et les pays voisins, l'Allemagne et l'Italie, auront à peine terminé les raccordements au nord et au sud en 2019.

Plus d'informations sur : [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch)

À partir de 2017, les trains circuleront depuis et vers l'Italie à travers ce grand trou.

